Cámara de Representantes

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 967 de 2017

S/C

Comisión de
Defensa Nacional

VICEPRESIDENTE

Elección

AUDIENCIAS RECIBIDAS

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 2 de mayo de 2017

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Carlos Rodríguez Gálvez.

Miembros: Señores Representantes Guillermo Facello, Gonzalo Novales y Mariela Pelegrín.

Invitados: Por la Asociación Uruguaya de Despachadores de Vuelo (AUDEV): señores Washington Duarte, delegado; Damián Sarrabayrouse, tesorero y doctor Hermann Leiss, asesor legal.

Señor Fernando Pedreira y señora Elena Correa.

Secretaria: Señora Beatriz Méndez.

Prosecretaria: Señora Sandra Pelayo.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Carlos Rodríguez Gálvez).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Se da cuenta de los asuntos entrados:

Se lee:

1) Nota presentada por el señor Representante Iván Posada.

2) Informe del **Observatorio Sudamericano de Defensa y Fuerzas Armadas**:

País	***Nº***	***Período***
Brasil	09	01/04/17 -07/04/17
	10	08/04/17 -14/04/17
	11	15/04/17 -21/04/17
Uruguay	08	26/03/17 -07/04/17
	09	08/04/17 -21/04/17
Paraguay	10	15/04/17 -21/04/17

3) Informes del Observatorio de Política Exterior:

País	***Nº***	***Período***
Argentina	425	30/03/17 -05/03/17
	426	06/04/17 -12/04/17
	427	13/04/17 -19/04/17
Brasil	535	31/03/17 -06/04/17
	536	07/03/17 -13/04/17
Venezuela	194	31/03/17 -06/04/17

——Se pasa a considerar el asunto que figura en primer lugar del orden del día: “VICEPRESIDENTE. Elección”.

Si no hay propuestas, la Mesa sugiere trasladar la consideración de este asunto para la próxima sesión.

(¡Apoyados!)

——Damos la bienvenida a la delegación de la Asociación Uruguaya de Despachadores de Vuelo (AUDEV), integrada por los señores Whashington Duarte, delegado, y Damián Sarrabayrouse, tesorero, y al doctor Hermann Leiss, asesor legal.

Tenemos entendido que también fueron recibidos por la Comisión de Legislación de Trabajo.

Antes que nada, debo advertirles que tenemos Asamblea General a la hora 14 -que no estaba prevista cuando organizamos esta entrevista-, lo que pone límite al horario de funcionamiento de la Comisión y, además, tenemos otra delegación para recibir.

SEÑOR SARRABAYROUSE (Damián).- Teníamos previsto hacer una breve presentación en Power Point, pero si es complicado, les entregamos una versión en papel. En este material tratamos de resumir y concentrar lo que hacemos y cuál es el motivo que nos trae hasta aquí.

Básicamente, los despachadores de vuelo tenemos posiciones bastante específicas en los aeropuertos. Trabajamos para las compañías aéreas y, como dice la primera hoja de la presentación, confeccionamos la planificación, el seguimiento y la asistencia a los vuelos comerciales desde tierra, para proveer a las tripulaciones de información confiable, actualizada y debidamente procesada, que tiene que ver con todo el desarrollo del vuelo. En realidad, el vuelo no empieza cuando el avión cierra la puerta o se mueve por la plataforma. sino que hay una preparación previa, para lo cual hay que manejar una cantidad de información que tiene que ser precisa, completa y actualizada, porque hay datos que van cambiando permanentemente.

También les entregamos un gráfico con todas las áreas y las distintas fuentes de información con que nos nutrimos. Esa información, una vez precisada y debidamente ordenada, se la presentamos a la tripulación, que va a ser el destinatario y el que va a provechar esos datos, pero que uno sea no solo lo más eficiente posible en términos económicos para la compañía si no lo más seguro, porque hay que verificar que se cumplió con una serie de procedimientos previos.

En Uruguay, estamos regulados por una normativa, que son los RAU. El 21 de abril, la Dinacia -Dirección Nacional de Aviación Civil-, que es la autoridad aeronáutica, firmó una resolución en el marco de un convenio de armonización de normas latinoamericanas, por el cual en el Uruguay no se exige más la presencia de los despachantes de vuelo en las compañías aéreas extranjeras. Estamos hablando de la Reglamentación Aeronáutica Uruguaya (RAU) 129, que en la subparte C dice:

"Sistema de Despacho Operacional -Despachadores de Vuelo

(a) Los explotadores extranjeros para operar en la República Oriental del Uruguay deberán contar con documentación aceptada o aprobada por la DINACIA en la que conste un Sistema de Despacho Operacional que contenga al menos lo siguiente:

(1) Descripción resumida de la organización del sistema de despacho para el proceso de preparación eficiente y segura en los aeródromos uruguayos.

(2) Certificación que el personal involucrado en las actividades de despacho tiene conocimiento de los Reglamentos Aeronáuticos de Uruguay (RAUS) correspondientes.

(3) El personal de despacho lee, escribe y entiende el idioma español en forma clara.

(4) Licencias -el personal de despachadores tiene la licencia y habilitaciones vigentes de acuerdo a los requerimientos de los RAUS".

Esa licencia implica un examen psicofísico que, en el caso de Uruguay, es cada dos años y es realizado por medicina aeronáutica.

A partir de la resolución de la Dinacia firmada el 21 de octubre supuestamente en el marco de la armonización de normas, se deja sin efecto la Subparte C y, a partir del 21 de abril, las compañías extranjeras pueden operar y despachar sus vuelos en Uruguay

sin la presencia de un despachante que se haga responsable de recolectar y ordenar toda la documentación que les mencioné antes.

SEÑOR DUARTE (Whashington).- Hace veinte años que trabajo en la aeronáutica. Soy despachador de vuelos desde el año 1996. Empecé en American Airlines. Estuve diez años en United Airlines. Fui supervisor del departamento de operaciones. Fui instructor de peso y balance. Trabajé para el grupo Eurnekian -que fue el que privatizó el aeropuerto- como jefe de base, en toda la parte operativa, supervisando al grupo de gente que asigna posiciones para los aviones. Mi intención es no hablar técnicamente, sino lo más criollo posible. Trabajé para Sol Líneas Aéreas, que ya no opera ni en Argentina ni en Uruguay. Actualmente, trabajo en Copa Airlines.

Quisiera que esta reunión fuera lo más fructífera posible para nosotros y que ustedes pudieran entender lo que estamos planteando. Quisiera saber, sinceramente, qué han entendido hasta ahora, y recibir del lado de ustedes las preguntas. Queremos que comprendan a quién beneficia esto, qué consecuencias puede traer y qué cosas están ocurriendo a partir del 21 de abril.

Yo estoy trabajando en Copa actualmente gracias a que estaba con licencia médica en el momento en que despidieron a mis dos colegas. Además, es la única aerolínea que desafectó a los despachantes; las demás, por ahora, los siguen manteniendo. Me gustaría que la comunicación fuera de ida y vuelta, porque no sabemos qué están entendiendo y qué no. Si preguntan, capaz que es mejor.

SEÑOR FACELLO (Guillermo).- Estamos entendiendo perfectamente los comentarios que ustedes están haciendo. En caso de que no lo entendamos, no tengan ninguna de que sobre la marcha les vamos a preguntar.

Quiero consultarles cuántos son los involucrados con esta decisión de la Dinacia del 21 de abril que dejarían sus puestos de trabajo y qué es lo que se adujo para tomar dicha resolución.

SEÑOR DUARTE (Washington).- La resolución de la Dinacia fue tomada unilateralmente por el general aviador Antonio Alarcón, según sostuvo él mismo en una reunión que mantuvo con nosotros. No hubo una investigación. No hubo análisis. No se elaboró ningún planteamiento. No se llamó a aerolíneas ni a todas las partes que tienen que ver con esta decisión. Se implementaron las LAR para no dejar de lado las RAU, porque la OACI lo sugiere. Las LAR son reglamentaciones latinoamericanas de aviación. La OACI, que es la Organización de Aviación Civil Internacional, sugiere. Esto quiere decir que se trata de leyes, de reglas que se tienen que cumplir al pie de la letra. Si cada Estado, cada país quiere ser más restrictivo -lo que en la aviación siempre viene bien-, lo puede ser.

Los involucrados vamos a ser casi cuarenta despachadores, es decir, casi cuarenta familias que quedaríamos en la calle.

SEÑOR SARRABAYROUSE (Damián).- Este es un tema que viene de bastante tiempo. Hace por lo menos dos años que sabemos que al menos tres compañías aéreas muy importantes -la mayoría de las compañías extranjeras que vuelan aquí son de las más importantes del mundo- habían planteado -se pueden usar otros eufemismos- a la Dinacia la necesidad de retirar a los despachantes del Uruguay. Tuvimos este dato por dos vías. En un caso, me lo planteó a mí directamente un representante legal de las compañías y, en otro, por correos electrónicos que uno ve, aunque no deba.

Cuando contactamos a la Dinacia, en setiembre, para manifestar nuestra preocupación, se nos dijo: “Esto es una cosa que se está estudiando, porque las LAR se

están discutiendo. Este es un tema que va a llevar mucho tiempo. Cualquier avance efectivo que haya en ese sentido, les vamos a avisar". Por supuesto, el único aviso que tuvimos fue por casualidad, porque los ciudadanos comunes no leemos habitualmente el Diario Oficial. Una persona vio publicada la resolución y nos avisamos.

Nos entrevistamos con el señor Alarcón, el Director Nacional. El único fundamento que nos dio fue, textualmente, que el Uruguay no podía quedar fuera del mundo y había que armonizar las normas con lo que establecía esta nueva propuesta. Nosotros le planteamos, justamente, que creíamos que tomar esa medida en Uruguay de forma unilateral era bastante arriesgado. Le preguntamos si se había hecho algún estudio, porque notamos de entrada que nunca habíamos sido consultados, ni visitados por la Dinacia. Nos dijo que no. Nosotros le planteamos que se iban a dar una serie de situaciones de irregularidad. Él planteó que no tenía por qué ir a visitar a cada compañía para preguntar qué problemas tenía.

En este marco, estamos bastante convencidos de que esto fue una decisión hecha casi a medida. Cada uno podrá pensar cómo se manejó efectivamente. Incluso, a partir de ese planteamiento, hicimos una petición formal a la Dinacia para que se revea esa resolución, la que todavía no fue contestada, a pesar de que el plazo para hacerlo es de treinta días y ya pasaron más de tres meses. Esa petición sirvió para que circulara por los distintos departamentos de la Dinacia y se pidiera un informe al Departamento de Seguridad Operacional, que tiene dos inspectores que son despachantes de aeronaves. En realidad, son los únicos que técnicamente están capacitados para hacerlo, porque se podrá hablar de otro personal de Dinacia, como los pilotos militares, pero hay determinadas capacidades técnicas que no tienen. Los dos inspectores de la Dinacia realizaron un informe que nos hicieron llegar. No responde a la petición, pero nos los presentaron y manifiestan que ellos nunca fueron consultados y ni siquiera notificados de que la Dinacia estaba evaluando la implementación de esa resolución. Nos pidieron a nosotros que les notificáramos de la resolución, que está en el Diario Oficial y la puede conseguir cualquier ciudadano. Los propios inspectores de la Dinacia no habían tenido acceso a la resolución que ya estaba tomada. Por supuesto, no se les había pedido que hicieran ninguna evaluación de las consecuencias en la seguridad de las operaciones que pudiera tener la eliminación de la figura del despachador.

SEÑOR LEISS (Hermann).- Soy asesor letrado de la Asociación y quiero redondear un poco porque sé que es difícil de entender. Yo tengo la doble calidad de ser abogado y piloto, así que estoy en el tema.

La tarea de ellos, como despachadores de vuelo, es preparar el avión para que el comandante se suba y despegue. Preparan la carga de combustible, la lista de pasajeros, la carga del equipaje. Revisan absolutamente todo el avión, el plan de vuelo, la meteorología, la ruta, y le entregan el despacho al comandante para que esté en condiciones. Es un primer filtro de seguridad importantísimo en la actividad aeronáutica civil. Eso fue borrado de un plumazo por la Dinacia al adoptar este reglamento latinoamericano a tapas cerradas y en forma absolutamente inconsulta, sin tener en cuenta la realidad aeronáutica nacional, que todos sabemos que es pésima. Lo único que tenemos bueno es el edificio del aeropuerto, que es muy bonito, pero todo lo que es operacional en materia aeronáutica -se los digo como piloto- es un desastre y tiende a agravarse.

Al suprimir la actividad de ellos están recargando la de los comandantes. El comandante es el que se tiene que ocupar de la carga del combustible, de la lista de pasajeros, de la distribución del peso dentro del avión, de hacer el plan de vuelo, de

revisar la meteorología en ruta, todas cosas que, como comprenderán, le resultan difíciles y estresantes. Con esto estamos gestando un futuro accidente. Lo aviso hoy.

Por otra parte, con esto, Uruguay está violando una norma legal de derecho interno, la Ley N° 18.619, de Seguridad Operacional de la Aeronáutica Civil. Esta resolución y la adopción del LAR latinoamericano están en colisión absoluta con las disposiciones de la ley vigente uruguaya.

¿A quién beneficia esto? Exclusivamente a los *low cost*, porque a las empresas en serio no las beneficia. ¿Por qué a los *low cost*? Porque suprimen varios puestos de trabajo. Pero, ¿beneficia a Uruguay? No. ¿Beneficia a la seguridad operacional? No. ¿Beneficia al trabajo, que está bajo la protección especial de la ley, tal como dice el artículo 53 de la Constitución? No; no beneficia a nadie, solo a las empresas. Esto, entre gallos y medianoches, apareció así y cuarenta familias van a quedar sin trabajo. Además, se trata de una profesión muy exigente, que requiere una licencia previa, un examen psicofísico del mismo nivel que nosotros, los pilotos, e implica la seguridad de todos los pasajeros de un vuelo comercial.

Les voy a decir sinceramente cuáles son las opciones que hemos barajado. Ya empezamos la actividad judicial. El Estado va a enfrentar un juicio por un valor de US$ 43.950.000, que es la estimación del lucro cesante que van a tener todos ellos por la responsabilidad del Estado al suprimir sus puestos de trabajo. O sea, afectar la seguridad operacional y poner al Estado en la situación de tener que enfrentar un juicio por US$ 43.000.000 y algo más, me parece que es un verdadero disparate. Entonces, nuestro objetivo, señores legisladores, es que ustedes, con su labor de contralor de la actividad del Poder Ejecutivo, puedan intervenir y hacer tomar las medidas necesarias para que esto se revea.

El Uruguay lo puede hacer perfectamente, porque como Estado soberano, cuando se adopta un reglamento de este tipo, los Estados pueden efectuar dispensas y decir: “Tal norma a mí no se me aplica”. Es como lo hacen todos. Fíjense que hoy la aerolínea Copa, por ejemplo, llega a Uruguay y no tiene despachador aeronáutico, pero va a Argentina y sí tiene, va a Brasil y sí tiene, va a Paraguay, va a cualquier país y sí tiene. En Uruguay, no. ¿Por qué? Porque estamos adoptando, a tapas cerradas, sin tener en consideración la realidad, normas que están pensadas para otras realidades, como la europea y la estadounidense. En Europa, una empresa puede hacer un despacho remoto y prescindir de los despachadores de vuelo. En Uruguay, de ninguna manera puede prescindirse de la actividad de ellos. Lo digo más como piloto que como abogado.

Muchas gracias.

SEÑOR DUARTE (Washington).- Siguiendo un poco con lo que dice el doctor Leiss, voy a explicar algo brevemente. El despacho remoto significa que cada aerolínea, en su casa matriz, tiene despachantes que tienen los mismos conocimientos que nosotros. Si acá, en Montevideo, hay un corte de energía eléctrica, sucede un caos de lo que fuera y se tienen que ir los aviones y los vuelos, nosotros tenemos el conocimiento e hicimos los cursos correspondientes como para que un vuelo salga despachado balanceado de peso, de carga, con el combustible mínimo requerido, el plan de vuelo, la ruta, con todo. Sabemos lo mismo que los despachantes que están en las casas matrices de las aerolíneas. La diferencia es que cada despachante de casa matriz tiene ocho o nueve vuelos a la vez y se le pueden pasar determinadas cosas por la carga, la presión y la cantidad de trabajo. Entonces, el despachante local, que tiene uno o dos vuelos, *in situ*, tiene la conciencia situacional de lo que está pasando: si se está o no bajando carga, si cambió algo, por ejemplo, la cantidad de pasajeros o algo meteorológico, y un sinfín de

otras cosas que quisiera después mostrárselas que ocurren. Somos el filtro necesario para que las cosas salgan bien.

SEÑOR NOVALES (Gonzalo).- ¿De quién dependen los controladores de vuelo desde el punto de vista presupuestal?

SEÑOR DUARTE (Washington).- Los despachadores de vuelo somos empleados de las aerolíneas. Nos pagan las aerolíneas. No somos controladores de tránsito aéreo. Para ser despachador de vuelo, en el Instituto Adami, de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, hay un curso que consta de varias materias, que dura un año. Yo hice el curso de controlador de tránsito aéreo, revalidé materias y las completé con la parte de legislación aérea. Hay pilotos, hay varias maneras. Somos todas personas idóneas en el tema y que, además, tenemos una licencia psicofísica. Hoy por hoy, la persona que imprime papeles, da *enter* en la computadora y se los lleva al capitán puede haber tomado la noche anterior, haber fumado, haber ingerido drogas y, además, no sabe lo que está entregando. Recuerden que yo estoy trabajando gracias a que estaba con licencia médica; si no, hubiera sido despedido. No estoy despachando. No me lo permiten. Mi nombre es una mala palabra. No puedo ni siquiera bajar a la rampa, ni ver cómo está cargado el avión, cómo está distribuida la carga o las valijas.

De hecho, el otro día, una compañera -tengo la foto en el teléfono-, me dice: “Esto para mí es chino básico y el capitán está enojadísimo. Está en cólera. ¿Qué pasa? Me subraya acá, me está dando esto de vuelta y me dice que con esto no se va”. Señores legisladores: lo que le había entregado mi compañera era nada más ni nada menos que un análisis de pista. Esto incluye la longitud de pista, la temperatura, la densidad del área, la velocidad de rotación, la velocidad donde va a despegar el avión, todas cosas para el despegue. Le entregaron los datos de Ezeiza. Los invito a pensar qué podría haber pasado si el capitán no se hubiera dado cuenta de eso. Podrían haber estado viajando ustedes, un hijo, un hermano. Un despiste es lo más lindo. Un aborto de despegue es más lindo. Lo más feo se lo pueden estar imaginando.

SEÑOR PRESIDENTE.- Las explicaciones de ustedes son muy claras y también leímos las versiones taquigráficas de las comparecencias de ustedes en las Comisiones de Legislación de Trabajo y de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. Tenemos entendido que la Comisión de Legislación de Trabajo va a convocar a la Dinacia, para conocer sus explicaciones. Sin emitir opinión sobre el fondo del asunto, me parece que sería conveniente solicitarle trabajar en conjunto y no convocar a la Dinacia en forma separada.

SEÑOR NOVALES (Gonzalo).- ¿Cómo se está procediendo en la región? ¿Se hubiera producido el triste accidente que involucró al club de fútbol Chapecoense si hubiera actuado un despachante de vuelo?

Por otra parte, hemos visto en la prensa la posible llegada de aerolíneas *low cost*. Entendiendo que la retribución de los despachantes sería asumido por las aerolíneas, ¿tiene algo que ver el arribo de estas aerolíneas nuevas con el recorte de los gastos y, por lo tanto, con que los despachantes de vuelo hayan sido desde este punto de vista castigados?

SEÑOR DUARTE (Washington).- Sin menospreciar a ningún país -somos todos países hermanos en Latinoamérica-, les puedo hablar de los dos grandes que tenemos a los costados. Brasil y Argentina -creo que significa algo- tienen despachantes. Es más: la carrera de despachante en Argentina está elevada ahora al nivel de la Facultad de Ingeniería.

Bolivia adhirió y se acogió a las LAR. El plan de vuelo fue presentado por alguien como mi compañera, el otro día, y tenemos el accidente del Chapecoense. En la reunión con la Comisión de Legislación de Trabajo nos expresamos de manera muy técnica -era la primera vez que veníamos- e invité a todos los presentes a mirar *Whisky Romeo Zulú* o *Fuerza aérea sociedad anónima,* dos películas argentinas de Enrique Piñeyro, que hablan de cosas que pueden pasar. Con fechas, con todo registrado, el señor previene de algo que puede ocurrir y termina con el accidente de LAPA, en Aeroparque, con el despiste, con muertos dentro y fuera del avión. Unos días después de que yo hiciera esa mención acá, quiso dios o el destino -según cada quién- que ocurriera el accidente con el club Chapecoense.

SEÑOR LEISS (Hermann).- Si hubiese existido un despachador aeronáutico, ese avión no despegaba, porque según las reglamentaciones, un avión debe tener una reserva de combustible de por lo menos media hora después de su destino, por si es necesario descender en un alternado. Eso no hubiera pasado. Hoy puede pasar en Uruguay.

SEÑOR SARRABAYROUSE (Damián).- Justamente, el despachante debidamente habilitado -como estábamos hasta el 21 de abril- es corresponsable, junto con el comandante del vuelo, de esa operación. Tiene que haber una firma por la cual el despachante dice: “Este avión, en estas condiciones, no lo despacho”. En teoría, no debería poder irse.

Con respecto a si esto tiene algo que ver con las *low cost*, nosotros creemos que el advenimiento de estas compañías no es casualidad. Hay muchas empresas que quieren volar en Uruguay y nos parece buenísimo. Vemos, además, que el tráfico aéreo está creciendo todos los años. Evidentemente, ha habido algún tipo de presiones, compromisos o entendimientos de algunas autoridades que piensan que ese tipo de facilitaciones reglamentarias, que en este caso tienen que ver con sueldos que van a dejar de pagarse, pueden atraer a más compañías. Mi compañero les puede contar lo que ha comprobado con la situación de COPA.

SEÑOR DUARTE (Washington).- Tengo miles de ejemplos. El otro día, uno de los que están haciendo esto ahora me preguntó cómo prender la radio VHF, que es para comunicarse con el avión. Hay que tener una licencia para poder operar esa radio. Si no estaba yo, si no hubiera prendido esa radio, ¿qué hubiera pasado si el capitán hubiese querido comunicar que había una persona que tuvo un infarto o cualquier otra cosa? Es la única comunicación que tiene con la base, con la empresa, y esta persona no sabía prenderla. Imaginen que estaban ustedes en ese avión. El capitán, el comandante, la tripulación de cabina hubieran llamado y nadie hubiese contestado para activar algo, para llamar al SEMM, para que haya paramédicos en caso de tener que retornar al aeropuerto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como les expliqué al principio, debemos terminar la sesión a la hora 14, para asistir a la Asamblea General, y tenemos otra delegación esperando. De todos modos, en otra oportunidad podemos seguir conversando sobre el tema y nos vamos a poner en contacto con las otras comisiones que los recibieron, principalmente con la de Legislación de Trabajo, que ya tiene prevista la convocatoria a la Dinacia. A su vez, ustedes pueden ir siguiendo el trabajo a través de las versiones taquigráficas que se publican en la página web.

Les agradecemos la presencia y les pedimos disculpas.

SEÑOR SARRABAYROUSE (Damián).- Los agradecidos somos nosotros.

(Se retira de sala la delegación de la Asociación Uruguaya de Despachadores de Vuelo, Audev)

(Ingresan a sala la señora Elena Correa y el señor Fernando Pedreira)

SEÑOR PRESIDENTE.- Damos la bienvenida a la señora Elena Correa y al señor Fernando Pedreira.

Quiero pedirles disculpas anticipadamente porque la entrevista deberá ser breve, ya que tenemos sesión de la Asamblea General a la hora 14, que no estaba prevista cuando organizamos esta comparecencia. La Asamblea General interrumpe el funcionamiento de la Comisión. Por este motivo, les pedimos que la exposición de ustedes sea lo más acotada posible a la temática que los trae por acá, más allá de que podemos seguir conversando en otro momento.

SEÑOR PEDREIRA (Fernando).- Muchas gracias por recibirnos.

Queremos denunciar ante esta Comisión la postura del Ministerio de Defensa Nacional ante una situación de acoso laboral que fue comprobada y que se generó a raíz de las denuncias de irregularidades que sucedieron, siguen sucediendo y, por lo visto, van a seguir sucediendo en la Prefectura del Puerto de Montevideo. La Armada Nacional está apestada de situaciones de corrupción, generadas por una actitud que promueve la impunidad de los oficiales, que siguen ascendiendo, como el capitán D'Anatro. Esta persona fue motivo de una serie de denuncias como, por ejemplo, de quedarse con dinero. Él mismo reconoció junto con sus oficiales que se trataba de un dinero de las arcas del Estado.

SEÑORA CORREA (Elena).- Lo reconoce en la declaración que fue a brindar al Ministerio de Defensa Nacional. Con toda impunidad, reconoce la situación, y ascendió.

SEÑOR PEDREIRA (Fernando).- Sí; enviaron la venia el 24 de febrero de 2016. Sin embargo, no estaba en el listado de la Cámara de Senadores, pero aún así ascendió. No sé cómo funciona eso. No aceptan la venia porque está siendo investigado y hay un senador que solicita un pedido de informes, pero se lo atrasan y se lo atrasan. Aun así asciende.

El problema es que la postura del Ministerio de Defensa Nacional es que estos señores ascienden, y los denunciantes y las víctimas de acoso laboral -comprobado por ellos mismos- seguimos en la misma situación de acoso laboral. Seguimos con los mismos perjuicios. A mí se me dio la baja por un error administrativo y no cobré sueldo por cuatro meses. A la señora la acosaron porque la atropelló un auto de una funcionaria de Aduana y ella pretendía hacer la denuncia policial.

SEÑORA CORREA (Elena).- Pretendía hacer la denuncia y no se me permitió.

SEÑOR PEDREIRA (Fernando).- En lo personal, yo entiendo y vi muchísimas veces que cuando un subalterno obedece la orden de un oficial, que implica un delito, el que termina mal es el subalterno. Entonces, cuando se me presentó la situación de que un oficial me mandara hacer una cosa que no era legal, presenté mis discrepancias con informes y seguí la cadena de mando hasta llegar al Ministerio de Defensa Nacional. Pasé toda la cadena de mando y siempre lo tomaron con total impunidad: “Que haga lo que quiera, a ver quién lo va a escuchar. A ver a quién le van a hacer caso, ¿a un capitán de fragata o a un marinero?”. Así se da hasta ahora, porque el hombre ascendió y la verdad es que nunca vi tanta impunidad en un grupo de oficiales. A otros oficiales sí, de repente se les ha cortado o se los ha suspendido, pero en ese caso, no.

Yo sigo pagando los perjuicios de la baja. Está todo comprobado. La funcionaria instructora, la doctora Usher, que se hizo cargo de todo el trabajo de instrucción, en determinado momento, me dijo: “Jurídicamente, se le puede brindar todo lo que usted

pide, pero nosotros enviamos un proyecto de resolución al ministro y es él quien decide". O sea, depende de una decisión política.

Está bárbaro. Seguí la vía administrativa y puedo continuar con la vía judicial, hacer una demanda, pero es agotador física, psicológica y económicamente. Es increíble cómo la funcionaria instructora descubrió un montón de irregularidades, de delitos -diría yo-, cometidos por delincuentes que se quedaban con dineros del Estado, con vales de combustible, que hacían acoso laboral y sexual a las pobres muchachas. Resulta que lo único que vio el ministro fue el acoso laboral y el mal procedimiento policial y jurisdiccional en el caso de la señora. ¿Cómo terminamos nosotros? Con pase. Ellos siguieron trabajando con su situación. Yo fui dado de baja y no se me permitió entrar más en la unidad.

SEÑORA CORREA (Elena).- De igual manera, cuando intenté hacer la denuncia no se me permitió faltar al servicio sin justificación. Me trataron de hacer una junta médica para darme la baja. En esa junta médica, que ellos dictaminaron, comprobaron que ya venía de antes el problema. Inclusive, ellos, es decir, el Prefecto Nacional Naval, el Premo -el Prefecto del Puerto de Montevideo- y demás, dictaminaron que no sufrí perjuicio físico alguno, aun con toda la evidencia de filmaciones y demás. Se me pasó a la Orden 1000, pero fue todo falso, porque cuando el Ministerio de Defensa Nacional hizo un pedido de informes a Recursos Humanos de la Armada, todos esos expedientes no existían. A mí no se me permitía ingresar al lugar de trabajo. ¿Por qué? Para poder darme la baja por faltas a lista, por acumulación de inasistencias. Así, se me fue cambiando de lugares, supuestamente para resguardarme y en cada lugar fue peor, hasta que llegué al gabinete del comandante en jefe, donde la situación de acoso fue terrible y terminé en manos de psiquiatra.

Ambos solicitamos, en muchísimas ocasiones, que alguien nos recibiera y, por favor, nos diera alguna solución ante esta situación, esta impunidad. Lo único que hicieron fue cambiarnos de destino, ocasionándonos grandes perjuicios económicos -porque no podemos realizar más guardias especiales en el Comando General de la Armada- y también, al enviarnos en comisión a otros lugares, se nos trunca toda la carrera, ya que a ninguno de los dos, por estar "pinchados" -ese es el término que se usa en la jerga de la Armada-, se nos permite realizar cursos ni ascender y, por lo tanto, beneficiarnos de algún pequeño aumento de sueldo. Todo esto por cuestionar irregularidades en los servicios, por hacer informes de robos, lisa y llanamente. Ambos, en diferentes tiempos, hicimos casi las mismas acusaciones.

SEÑOR PEDREIRA (Fernando).- Lo que nosotros queremos es que se reviertan todos los perjuicios generados por el acoso laboral.

Presentamos esto del capitán D'Anatro, que ascendió a capitán de navío, porque el contraste es demasiado grande. Yo he tenido un grave perjuicio económico por los préstamos, por la baja. Es insólito que se requiera la firma de un solo oficial, en este caso, del almirante Alonso, que me llamó a su despacho hace como tres años y le expliqué toda la situación. No entiendo por qué no firma. No lo paga ni la Armada ni yo, pero en caso de que no exista esa firma, lo pago yo, y lo estoy haciendo hasta el día de hoy.

La carrera militar está destrozada. Ahora estoy en comisión por un período máximo de tres años. En determinado momento volveré a la Armada, obviamente con mi nombre en rojo, como viene estando desde octubre de 2013, cuando presenté la primera denuncia. Siempre elevé informes: al cabo de segunda, al suboficial de segunda, al oficial de guardia, al comandante de guardia. Así, fui elevando, como corresponde, como dice el reglamento, hasta llegar al ministro de Defensa Nacional. Podría haber llegado al

presidente, pero el ministro de entonces, Fernández Huidobro, resolvió abrir una investigación administrativa y se descubrió todo esto, con un fabuloso trabajo de la doctora Usher. Digo “fabuloso” porque, muchas veces, es muy difícil entender lo que pasa dentro de una unidad militar sin ser militar. Sin embargo, ella entendió todo lo que estaba pasando, cuáles eran las tramoyas que se armaban para que todos ellos tuvieran un beneficio económico. Por ejemplo, nos mandaban hacer cuatro servicios a todos los tripulantes y cobrábamos solamente uno. Los otros tres los cobraba la unidad; eso nos decían ellos. Todo eso está siendo investigado.

SEÑORA CORREA (Elena).- Está comprobada esa situación.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cuál fue el resultado de la investigación administrativa que se generó a partir de las denuncias que ustedes dicen que están comprobadas? ¿Eso derivó en algún pasaje a la justicia o ha quedado siempre en el ámbito del Ministerio de Defensa Nacional?

SEÑOR PEDREIRA (Fernando).- Todo el trabajo de instrucción se pasó al Juzgado de Crimen Organizado. Por eso, yo hablo de la postura del Ministerio de Defensa Nacional, de lo que puede hacer y lo que no. ¿Por qué hablo del Ministerio? Porque se le puede dar la orden al almirante Alonso para que firme esa hojita que a mí me soluciona todos los problemas económicos que me generó la baja mal dada, tal como fue comprobado. Y no solamente es eso. Estamos en comisión como si fuéramos los malos de la película. Nos sacaron de la unidad, nos pasaron a otros lugares y todo funciona igual. La única medida disciplinaria fue sobre el acoso laboral y el mal procedimiento policial en el caso de Elena.

SEÑORA CORREA (Elena).- En ese momento no existió ningún procedimiento policial porque ellos lo ocultaron todo junto con el Director Nacional de Aduana. El ministro Fernández Huidobro fue el que realizó la denuncia penal por el atropellamiento, que sucedió dentro del recinto portuario, en horario de trabajo y que ellos minimizaron. En ningún momento se dio conocimiento al juez de turno. No se me brindó asistencia ni nada. Fue el ministro, después de cuatro o cinco años, que recién hizo la denuncia penal. En el tipo de informes falsos que ellos brindaban se suponía que existían expedientes. Inclusive, me hicieron ir a forense y demás, pero fue todo falso. Esto es para que ustedes vean la impunidad con que se manejan y al nivel que actúan. Está todo comprobado y el Ministerio de Defensa Nacional tomó medidas disciplinarias con estas personas. No los enviaron al Conrad porque quedaba demasiado alevoso, pero un capitán de navío retirado y los otros capitanes en ningún momento van a cumplir a rigor como el señor o como yo. A nosotros sí, nos encierran en un carcelaje, nos dan de comer a ciertas horas y nos levantan los colchones. Los señores tienen mozos, servicio a cuarto, todo lo que ellos deseen y las visitas cuando quieran. Realmente, no fue correctivo lo que hicieron con ellos. Más bien fue un premio, dándole el ascenso a pesar de haber cometido estos delitos, inclusive habiendo sido pasado a la justicia de crimen organizado.

Ponemos este ejemplo porque es el que tenemos a mano y ustedes pueden ver a simple vista. Ellos no han sufrido absolutamente nada. Nosotros seguimos cargando, porque adonde sea que vayamos somos “Pedreira”, “Correa”. Somos mal vistos en todas partes. Donde sea que estemos dentro del Ministerio de Defensa Nacional, siempre somos mal vistos. En este momento, estoy en Dirección Nacional de Pasos de Frontera. Hay una funcionaria de la Armada y desde el primer día que pisé me dijo claramente: “Serví al Prefecto Nacional Naval. Fui su secretaria”. Hay informes sobre su maltrato hacia mí. Hay muchos testigos y ya está todo el mando informado. Lo que quiero decir es que el acoso sigue, no solo en términos de maltrato, sino de vacío. Uno entra a una sala

como esta y dicen: “Ya vino Pedreira, el que siempre complica todo”. Tenemos la letra escarlata.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cuando solicitaron la entrevista nos entregaron una copia de la petición que realizaron. ¿Tienen algún otro material escrito?

SEÑOR PEDREIRA (Fernando).- Yo hice en setiembre y ella, en diciembre una petición administrativa al Ministerio de Defensa Nacional para revertir el daño a la carrera militar. El tema es que pasó el plazo y el Ministerio de Defensa Nacional no ha contestado. Crearon un grupo de trabajo y cuando me lo presentaron me dijeron que este hombre no había ascendido, que estaban trabajando en este tema, que sabían muy bien lo que estaba pasando y que iban a tomar medidas cautelares y correctivas. No se tomaron ni medidas cautelares ni correctivas. Las únicas dos medidas disciplinarias que se tomaron fueron por el acoso laboral y por el mal procedimiento en el caso de la señora Elena Correa.

Es lamentable lo que estamos pasando nosotros. Venimos acá a golpear una puerta y vamos a seguir haciéndolo hasta que se revierta la situación, porque ellos siguen como si tuvieran un poder como en tiempos de la dictadura. Parece que dentro de un cuartel, de una unidad militar, el régimen es de dictadura. ¡No! Este es un país democrático dentro y fuera de los muros de un cuartel.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lamentablemente, ya estamos en la hora de terminar, pero vamos a ver cómo continuamos con el tema en una próxima sesión.

Se levanta la reunión.

===/